

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 11

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Eigentum der Stadt Reichenberg über, die sich hinsichtlich deren Verwendung vollkommen freie Hand vorbehält, ohne die Verpflichtung einzugehen, dem Verfasser eines dieser Projekte die Herstellung des Durchführungsplanes zu übertragen. Die Planunterlagen können vom Stadtrate gegen Erlag von 30 Kronen bezogen werden, die allen Teilnehmern am Wettbewerb zurückerstattet werden. Diese Planunterlagen sind zur Ausarbeitung der Wettbewerbsentwürfe zu benützen.

Verlangt werden: 1. *Für das Stadtgebiet samt Vororten:* In einem Lageplan 1:6000 auf 4 Blättern eine übersichtliche Darstellung der gesamten baulichen Ausgestaltung und in einem zweiten Lageplan 1:6000 auf 4 Blättern die Eintragung der verschiedenen Bauzonen und der Gefällsverhältnisse der Strassen; ein Erläuterungsbericht nebst Skizzen charakteristischer Querprofile der Strassen. 2. *Für das Stadtgebiet allein:* In einem Lageplan 1:2880 auf einem Blatt eine übersichtliche Darstellung der gesamten baulichen Ausgestaltung des Stadtgebietes, Gefällsverhältnisse der projektierten Strassen usw.; in einem Lageplan 1:1500 auf 12 Blättern, die gesamte Ausbaugestaltung des Stadtgebietes unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse usw.; ein Erläuterungsbericht mit charakteristischen Querprofilen usw.

Ausführliches Programm nebst Planunterlagen sind zu beziehen vom Stadtrate Reichenberg.

Bebauungsplan Mervelet bei Genf. Zur Gewinnung von Plänen für Verwertung der rund 19 ha messenden Liegenschaft „Le Mervelet“ in Petit-Saconnex bei Genf durch gartenstadartige Ueberbauung eröffnet deren Besitzer, Herr Ch. Georg, Gemeindepräsident von Petit-Saconnex, einen Wettbewerb unter schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten. Das Preisrichteramt haben übernommen neben Herrn Ch. Georg die Architekten Marc Camoletti, J. L. Cayla, H. Maillard und Camille Martin, alle in Genf, und Alph. Laverrière in Lausanne. Die nach den Wettbewerbsgrundsätzen des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins verlangte Erklärung, dass diese dem Wettbewerb zu Grunde liegen, enthält das Programm nicht; immerhin ist es von den Preisrichtern geprüft und gutgeheissen worden. Als Preissumme sollen unter die fünf besten Projekte 12 000 Fr. verteilt werden, wofür die Entwürfe in das unumschränkte Eigentum des Herrn Georg übergehen, der sich vorbehält, davon jeden ihm beliebigen Gebrauch zu machen. Verlangt werden: ein Bebauungsplan 1:1000, eine Vogelperspektive, ein Modell (fakultativ), die Projekte von mindestens drei Villen (im Bauwerte von 40 bis 80 000 Fr.) im Masstab 1:100, einige perspektivische Detailbilder, ein Erläuterungsbericht. Beigefügt dürfen werden Pläne im grösseren Masstab oder perspektivische Skizzen über alle in einem solchen Quartier etwa vorkommenden Objekte, wie Brunnen, Bänke, Spielplätze, Aussichtsplätze u. dgl. Es handelt sich um ein annähernd rechteckig begrenztes Gelände von rund 500 × 400 m Ausdehnung, das von einer Ecke nach der gegenüberliegenden um etwa 20 m nach Norden ansteigt. Programm und Plan 1:1000 mit Meterkurven sind zu beziehen von Haasenstein & Vogler, Corratier 17, in Genf, an welche Adresse auch die mit Motto versehenen Entwürfe in Mappe (Format „grand aigle“) bis zum 30. November 1912 einzuliefern sind. Die Ausstellung sämtlicher Entwürfe während zehn Tagen wird an einem später zu bezeichnenden Ort stattfinden.

Arbeiterwohnhäuser an der Badgasse in Bern (Bd. LX, S. 112). Auf Veranlassung des Sekretariates des S. I. A. hat das Preisgericht beschlossen, das Programm dahin abzuändern, dass auf die Lieferung einer Fassadenpartie im Masstab 1:20 verzichtet wird. Den Architekten, die Programme verlangt haben, ist hiervon soweit möglich Mitteilung gemacht worden.

Korrespondenz.

Unter Bezugnahme auf die Artikel über

„Gotthardbahn und Giovilinie“

auf den Seiten 91, 108 und 115 des laufenden Bandes erhalten wir von Herrn K. von Kando nachstehende weitere Zuschrift, die wir mit der Antwort des Herrn Dr. W. Kummer zum Abdruck bringen, indem wir zugleich für unsere Zeitschrift den Schluss dieser Kontroverse erklären.

Herr K. von Kando schreibt uns: „Ich werde in Nachstehendem der Kürze halber auf viele Punkte der Erwiderung Dr. W. Kummers

nicht eingehen, sondern mich nur auf zwei beschränken, bemerke aber gleich, dass ich alles Vorhergesagte unverändert aufrecht halte.

1. *Abnahmeprüfungen des Giovi-Kraftwerkes.* Herr Kummer bezweifelt, dass während der Proben vom 10. bis 14. Januar 1911 der Verbrauch der Kondensator-Motoren mitgemessen wurde und die im offiziellen Bericht unter dem Namen „Energia erogata sulla linea“ angegebenen Verbrauchszahlen denselben enthalten. Wenn Herr Kummer mir, der bei diesen Proben teilgenommen hat, nicht glauben will, so kann er sich durch Planimetrieren der in seinem Besitz befindlichen Wattmeter-Diagramme von der Wahrheit meiner Behauptung überzeugen. Diese Diagramme zeigen klar, dass in Momenten, wo kein Zug in Betrieb war, der Verbrauch 300 bis 400 kw, gleich dem Leerlauf der Transformatoren = 195 kw + Verbrauch der Pumpenmotore = 182 kw, war. Dies ist ein klarer Beweis, dass die Wattmeter-Diagramme den letzteren Verbrauch enthalten. Würden nun die Angaben der Thomson-Zähler den Verbrauch der Pumpenmotore nicht enthalten, so müssten sie um 865 bis 1000 kwstd (also etwa 10%) kleiner sein als die bezüglichen Wattmeter-Diagramm-Oberflächen; sie sind aber gleich gross. Somit fallen alle hieran geknüpften Folgerungen des Herrn Dr. W. Kummer fort.

2. *Zum Kraftverbrauch der Gotthardbahn.* Unter diesem Titel sagt Herr Kummer: „Obwohl Gotthardbahn und Giovilinie durchaus verschiedene Steigungsverhältnisse aufweisen, ist dennoch, wie gezeigt werden wird, ihr Energieverbrauch am Fahrdrat für gleiche Transportmengen in beiden Richtungen annähernd derselbe.“ Weiterhin sagt er wie folgt: „Damit ist aber auch erwiesen, dass für die Gotthardbahn nach dem Projekt für die Studienkommission nahezu derselbe Energiebedarf am Fahrdrat zu erwarten ist als für die Giovilinie bei gleichen Transportmengen in beiden Fahrrichtungen.“ Dies ist etwas unklar. Soll es bedeuten, dass die Studienkommission den Stromverbrauch der Gotthardbahn im Falle der Verwendung von Einphasenstrom, trotz den verschiedenen Steigungsverhältnissen (11, 14 und 26%) dem gemessenen Stromverbrauche der Giovilinie ungefähr gleich hoch rechnet, so würde ich, trotzdem dass ich mit der Art und Weise des Rechnens des Herrn Kummer nicht einverstanden bin, mich nicht genügend kompetent fühlen, um die, das Einphasensystem betreffenden Rechnungen der Studienkommission zu kritisieren.

Bedeutet aber die Worte des Herrn Kummer, wie ich vermute, dass die Betriebsergebnisse der Giovilinie meinen für die Gotthardbahn für Drehstrombetrieb gemachten Stromverbrauchsrechnungen widersprechen, weil nach Herrn Kummer auf der Gotthardbahn trotz den verschiedenen Steigungsverhältnissen ein ungefähr gleicher Stromverbrauch zu erwarten sei als auf der Giovilinie gemessen wurde, so kann ich sie nicht unbeantwortet lassen.

Herr Kummer begründet seine Behauptung damit, dass die Arbeit pro tkm am Radumfang auf der Giovilinie nur um 39 bis 48% grösser ist als auf der Gotthardbahn, und dass der Wirkungsgrad der Drehstromlokomotive, welcher auf der Giovilinie 93,5% ist, auf der Gotthardbahn infolge der schlechteren Ausnützung und des häufigeren Anlassens auf 68 bis 70% sinken würde. Schon die ersten Zahlen sind nicht einwandfrei; denn Dr. Kummer erreicht die niedrigen Werte nur dadurch, dass er den Reibungswiderstand der Gotthardbahn rund auf das Doppelte desjenigen der Giovilinie setzt. Als Rechtfertigung für dieses Vorgehen führt Herr Kummer die höhere Geschwindigkeit, die grössere Anzahl der Kurven und die Betriebsvorschrift an, wonach in Talfahrt die Kuppelungen gestreckt sein müssen, was mitunter eine positive Leistung der Lokomotive erheischt. Betrachten wir nun diese Punkte nacheinander:

Nach dem von Herrn Kummer veröffentlichten Fahrplan des zukünftigen elektrischen Betriebes der Gotthardbahn (Schweiz. Bauzeitung, 9. März 1912, Seite 130) legen die schnellsten Züge, nämlich die Schnellzüge mit Halt auf Hauptstationen, die Strecke Chiasso-Luzern (225 km) in 4¼ bis 4½ Stunden zurück, sodass ihre kommerzielle Geschwindigkeit 50 bis 53 km/std ausmacht. Demnach könnte mit Rücksicht auf die wenigen Haltestellen eine Drehstromlokomotive mit der konstanten Geschwindigkeit von 60 km/std den Fahrplan leicht einhalten. Dagegen haben die Lastzüge, die den weitaus grösseren Teil des Verkehrs ausmachen, meistens eine bedeutend geringere Geschwindigkeit (30 km/std), sodass, abgesehen von den talfahrenden Zügen, die hier nicht in Betracht kommen, die Durchschnittsgeschwindigkeit der verschiedenen Zugsgattungen

kaum die Geschwindigkeit der Giovizüge (45 *kmstd*) erreicht. Wenn also überhaupt ein bemerkbarer Unterschied des Reibungswiderstandes wegen der Verschiedenheit der Geschwindigkeiten auftreten kann, so wird derjenige der Gotthardbahn kleiner und nicht grösser sein, wie Herr Kummer annimmt.

Auch die Krümmungsverhältnisse der Gotthardbahn sind nicht so grundsätzlich verschieden von denjenigen der Giovinlinie (bei der ersten liegen 43% und bei der zweiten 45% in Krümmungen), so dass also auch hierdurch die grosse Verschiedenheit der von Herrn Kummer angenommenen Reibungswiderstände nicht begründet ist. Nur dann wäre der doppelte Reibungswiderstand am Platze, wenn man bei der Gotthardbahn aus Sicherheitsrücksichten die Züge in Talfahrt stets so sehr bremsen würde, dass die Lokomotive eine gleiche Belastung erhält als sie bei gleicher Geschwindigkeit und bei gleichem Zugsgewicht auf horizontaler Strecke hat. Dies scheint aber auch Herr Kummer nicht zu meinen; denn im Kapitel 5 „Wirtschaftliche Ergebnisse . . .“ seiner Erwiderung bildet er ein Argument gegen die Stromrückgewinnung aus dem Umstände, dass beim Einphasensystem die Motoren in Talfahrt nicht arbeiten.

Was nun den geringern Wirkungsgrad infolge der ungünstigern Ausnützung der Drehstromlokomotive auf der Gotthardbahn anbelangt, so beziehe ich mich auf die an verschiedenen Stellen veröffentlichten Wirkungsgrad-Diagramme der Gioviolokomotive, aus denen zu entnehmen ist, dass der Wirkungsgrad der Motoren zwischen Vollast und $\frac{1}{2}$ Vollast stets über 93% ist.¹⁾ Infolgedessen ist eine Rechnung mit einem Wirkungsgrade von 69% bei Drehstrom wegen ungünstigerer Ausnützung der Lokomotive auf der Gotthardbahn nicht gerechtfertigt.

Auch das öftere Anlassen spielt keine entscheidende Rolle, da bei der Gotthardbahn die mittlere Entfernung der Stationen etwas über 6 *km* beträgt. Ein grosser Teil der Züge hält aber nicht auf allen Stationen, sodass die mittlere Fahrtdlänge der Züge unwesentlich von derjenigen der Giovizüge (10,4 *km*) abweicht.

Wie man sieht, ist wegen der Verschiedenheit der Steigungsverhältnisse der beiden Linien, wohlverstanden bei Verwendung des Drehstromsystems, auf der Gotthardbahn ein bedeutend niedrigerer Stromverbrauch pro *tkm* zu erwarten. Wenn nun die Studienkommission im Falle der Verwendung des Einphasensystems annähernd denselben Stromverbrauch pro *tkm* berechnet, als auf der Giovinlinie bei Drehstrombetrieb beobachtet wurde, so zeigt dies nur die grosse Inferiorität des Einphasensystems.

Was aber die von mir im Jahre 1909 veröffentlichten Zahlenwerte anbelangt, so habe ich auch nach der Erwiderung Dr. Kummers keine Ursache, sie zu ändern.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Vado Ligure, 4. Sept. 1912.

K. von Kando.“

Auf den Brief des Herrn Direktor K. von Kando sendet uns Herr Dr. W. Kummer die folgende Rückäusserung:

„Ad 1. *Abnahmeprobe des Giovi-Kraftwerks.* Die Behauptung des Herrn von Kando, die Abnahmekommission des Giovi-Kraftwerks hätte in den mittels Thomson-Zähler gemessenen, an die Fernleitungen abgegebenen und für die Beurteilung der Oekonomie des Kraftwerks in erster Linie massgebenden Energiemengen („Energia erogata sulla linea“) den Eigenverbrauch der Kondensator-Motoren mitgemessen, steht im Widerspruch nicht nur mit einer, sondern mit mehreren Stellen des Protokolls (Seite 8 und 10 und Seite 31 bis 33); vielmehr ist nach dem Protokoll dieser Eigenverbrauch anderweitig separat bestimmt worden und lediglich auch inbegriffen in den Wattmeter-Registrierdiagrammen, die die Abnahme-Kommission speziell für die Darstellung der Gesamtenergie ab Generatorklemmen bzw. zur Veranschaulichung der charakteristischen Leistungsschwankungen beim Bahnbetrieb aufnehmen liess. Es ist aber bezeichnend, dass die Kommission ihrerseits auf eine Integration dieser Diagramme, die ja angesichts der heftigen Leistungsschwankungen nur höchst ungenaue Resultate ergeben kann, verzichtete und sie lediglich „à titre de documents“ dem Berichte beilegte. Indem nun Herr von Kando sich der Mühe einer Integration dieser Diagramme unterzog und zufällig dieselbe Zahl

Kilowattstunden erhielt, wie sie mittels der Präzisions-Zähler für eine rund 10% kleinere Energiemenge ermittelt wurde, erwirbt er sich das Verdienst, die Unzuverlässigkeit solcher Integrationen bei Diagrammen für sogen. „sehr unruhige“ Betriebe durch ein neues Beispiel zu belegen.

Ad 2. *Zum Kraftverbrauch der Gotthardbahn.* Um noch deutlicher verständlich zu machen, dass die reinen Reibungswiderstände bei der Gotthardbahn diejenigen bei der Giovi-Linie tatsächlich in dem Masse übertreffen, wie ich in meinem Artikel vom 31. August (Seite 115 dieses Bandes) ausführte, sei Folgendes vorgebracht: Die Gefällsstrecken mit „Freilauf“ der Züge während der Talfahrt betragen in Prozenten der Streckenlänge, für Hin- und Herfahrt zusammengenommen, rund 50% bei der Giovi-Linie und nur rund 34% bei der ganzen ehemaligen Gotthardbahn; im Vergleich mit einer horizontalen und geradlinigen Strecke und für dieselben Geschwindigkeiten kann daher die reine Reibungszahl bei der Giovi-Linie um 50%, diejenige bei der Gotthardbahn nur um 34% infolge der Verhältnisse des „Freilaufs“ herabgesetzt werden. Der Einfluss der Geschwindigkeits- und Krümmungsverhältnisse, die Herr von Kando für die beiden Linien als praktisch gleichwertig erachtet, bringt es indessen, wie gezeigt werden wird, mit sich, dass die ungünstigern Reibungsverhältnisse der Gotthardlinie gegenüber der Giovi-Linie weiter verschärft werden. Die Beweisführung des Herrn von Kando mit den kommerziellen Geschwindigkeiten, die die Zeitverluste der Haltestellen in sich schliessen, ist doch wohl unrichtig, da für die Reibung der Fahrbewegung doch nur die effektive mittlere Geschwindigkeit in Betracht fällt, die beim Gotthardbahnprojekt, für alle Zugsgattungen zusammengenommen, fast um 20% höher — der entsprechende Rollwiderstand daher um ungefähr 25% höher — ausfällt, als bei der Giovi-Linie. Was die Krümmungsverhältnisse angeht, so ist es doch wohl nicht bloss die Länge der gekrümmten Strecken, wie Herr von Kando meint, sondern auch der Grad der Krümmungen, der entscheidet. Zu Kandos Feststellung, dass die Giovi-Linie 45%, die Gotthardlinie 43% der Streckenlänge in Krümmungen aufweist, muss ich daher beifügen, dass von den krummen Strecken der Gotthardbahn nahezu 70% Krümmungsradien von 500 *m* und noch weniger aufweisen, während von den krummen Strecken der Giovi-Linie nur 40% so starke Krümmungen enthalten; für Krümmungen mit Radien von 500 bis hinunter auf 280 *m* (Gotthardbahn) wird aber der Rollwiderstand bei den hier in Betracht fallenden Geschwindigkeiten wiederum um 25 bis 50% erhöht, bei der Gotthardbahn somit in ganz erheblich stärkerem Masse, als bei der Giovi-Linie. Damit sind aber auch alle Bemerkungen Kandos bezüglich des Kraftverbrauchs am Radumfang der zwei betrachteten Bahnen als unzutreffend hingestellt, sowie auch seine Bemängelung der von mir vorgebrachten Zahlenwerte.

Was endlich die neuen Aeusserungen des Herrn von Kando über die Wirkungsgrade der Drehstrom-Lokomotiven angeht, so sind seine Bemerkungen, soweit sie die zwei für Jedermann leicht als versehentlich ungenauen Diagramm-Aufschriften im Aufsatz von P. Verole betreffen, nur zum Teil richtig (auf Seite 128 von Nr. 2 der „Rev. gén. des Ch. de fer“ 1912 sind es nämlich nicht die Worte „Facteur de puissance“ und „Rendement“ die vertauscht sind, sondern es heisst irrtümlicher Weise „Puissance absorbée“ statt „Puissance récupérée“), während seine Schlüsse aus den Motorwirkungsgraden laut Diagramm auf die Lokomotivwirkungsgrade im praktischen Betrieb ohne Definition der „Vollast“, von Jedermann als unglaublich optimistisch, wenn nicht geradezu phantastisch angesehen werden müssen. Andererseits ist es dem Fachmann doch auch zu bekannt, wie sehr unvorteilhaft sich Drehstrom-Fahrzeuge mit nur einer oder höchstens zwei normalen und wirtschaftlichen Fahrgeschwindigkeiten gegenüber Einphasen-Fahrzeugen mit der bei stets hoher Oekonomie schmiegsamen Serie-Charakteristik beim Anfahren und beim Befahren eines wechselnden Längenprofils verhalten. Nach den dreissigjährigen Erfahrungen mit der Gleichstrom-Serie-Charakteristik und den beinahe zehnjährigen Erfahrungen mit der Einphasen-Serie-Charakteristik im elektrischen Bahnbetrieb wird Herr von Kando von keinem Elektrotechniker mehr ernst genommen werden können, wenn er gegenüber Drehstrom-Lokomotiven mit nur einer normalen Betriebsgeschwindigkeit von einer „grossen Inferiorität“ der in Bezug auf wirtschaftliche Zugkraft-Geschwindigkeits-Regelung so ausserordentlich für die Gotthardbahn passenden Einphasen-Lokomotive spricht.

Zürich, den 9. September 1912.

W. Kummer.“

¹⁾ Ich mache darauf aufmerksam, dass bei den in der „Revue Générale des Chemins de Fer“ No. 2, 1912, auf Seiten 126 und 123 von P. Verole veröffentlichten Diagrammen die Aufschriften „Facteur de Puissance“ und „Rendement“ irrtümlicherweise vertauscht worden sind.

Zum Kapitel:

„Ueber Eisenbetonvorschriften“

erhalten wir noch folgende Zuschrift, mit der wir die Kontroverse Elskes-Winkler-Bolliger zum Abschluss bringen. Das hindert natürlich nicht, die angeschnittenen, sehr wichtigen Fragen in sachlicher Weise weiter zu erörtern und abzuklären. Herr Dir. R. Winkler schreibt:

„An die tit. Redaktion der „Schweiz. Bauzeitung“,
Zürich.

Gestatten Sie mir, auf die Replik des Herrn Es. in Nr. 10 Ihrer geschätzten Zeitschrift nur kurz folgende duplizierenden Bemerkungen:

1. Ich habe nirgends behauptet, die württembergischen Vorschriften von 1909 über Eisenbetonbauten seien ebenso streng wie die schweizerischen von 1906. Ich habe mich nur dagegen verwahrt, dass man die in den beiden Vorschriften zugelassenen Spannungen kritiklos nebeneinander stelle, weil man eben dadurch „die Frage gar zu gerne trübt“.
2. Herr Es. ist im Irrtum, wenn er glaubt, dass heute schon zahllose Bauten in der ganzen Welt beweisen, dass die gegen den Eisenbeton vom ersten Tage an erhobenen Einwände allgemeiner Natur nicht stichhaltig seien. Die vielen schweren Katastrophen, die sich bei derartigen Bauten schon ereignet haben, beweisen das Gegenteil. Allerdings wird bei solchen Bauunfällen jeweils behauptet, das System sei daran nicht schuld, sondern etwa ein Mangel in der Zubereitung des Betons oder in der Ausführung, eine Nachlässigkeit eines Vorarbeiters, der Unverstand eines Handlangers, oder sonst irgend ein böser Zufall. Aber das ist es eben, was dem System zur Last gelegt werden muss und was zur Vorsicht mahnt, dass derartige Kleinigkeiten den verhängnisvollsten Einfluss auf die Güte eines Bauwerkes haben können. In unserem Lande und in neuester Zeit bilden die Brücke in Chippis, eine grosse Stützmauer in Bern und gewisse Vorkommnisse, die zum Glück für den armierten Beton „in den Akten des Eisenbahndepartements vergraben sind“, ernste Warnungen vor allzugrosser Vertrauensseligkeit.
3. Kritik, berechnete und unberechnete, muss sich jedermann, der in der Öffentlichkeit steht, gefallen lassen. Das aber kann billigerweise einer Behörde nicht zugemutet werden, dass sie Eingaben, die in geradezu beleidigendem Tone abgefasst sind, in Behandlung ziehe. Solche, glücklicherweise seltene „Kundgebungen“ werden allerdings zurückgewiesen. Und dieses Schicksal müssten künftig auch Gutachten teilen, bei denen eine ernsthafte Prüfung der Sachlage durch gründlose, von leidenschaftlicher Voreingenommenheit zeugende Anschuldigungen ersetzt wird.
4. Dass Herr Es. durch meine rein sachlichen Entgegnungen auf seine zum Teil recht hässlichen Glossen nicht widerlegt, sondern persönlich misshandelt worden sei, werden mit mir wohl wenige der angerufenen Kollegen erkennen können.

Damit erkläre ich meinerseits Schluss der Diskussion.

Bern, den 9. September 1912.

R. Winkler.

Literatur.

München und seine Bauten. Herausgegeben vom *Bayerischen Architekten- und Ingenieur-Verein*. Mit 1200 Abbildungen, Schnitten- und Grundrissen nebst einem vielfarbigem Staffelpbauplan der Stadt München 1:20000. München 1912, bei F. Bruckmann A.-G. Preis geb. 24 M.

Wir werden auf das nach Form und Inhalt gleichermassen gediegene Werk eingehender zurückkommen, möchten aber nicht versäumen, heute schon alle Fachkollegen auf diese stattliche Festschrift zur heurigen Jahresversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine aufmerksam zu machen.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Co.*, Rathausquai 20, Zürich.

Die Gestaltung des Wohnhauses. Ein Handbuch für Baubeflissene von Dr.-Ing. *Paul Klopfer*, Reg.-Baumeister, Direktor der grossh. sächsischen Baugewerkschule in Weimar, unter Mitwirkung von Professor *Paul Schmohl*, Direktor der Baugewerkschule in Stuttgart, mit Handzeichnungen von Dipl.-Ing. W. Jost, II. Beamter der kgl. Beratungsstelle für das Baugewerbe in Stuttgart. Mit 170 Abbildungen. Stuttgart 1912, Verlag von Konr. Wittwer. Preis geb. 5 M.

Statische Berechnung von Tunnelmauerwerk. Grundlagen und Anwendung auf die wichtigsten Belastungsfälle von Dr.-Ing. *Otto Kommerell*, kaiserl. Baurat im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen. Mit 144 Textabbildungen und 10 Tafeln. Berlin 1912, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 12 M., geb. M. 13,50.

Eisen- und Eisenbetonbau. Gemeinverständliche Einzeldarstellungen aus Theorie und Praxis beider Bauweisen. Ueberreicht vom *Stahlwerksverband A.-G.*, Düsseldorf. (Mit Beiträgen von Kollmann, Kayser, Schönhöfer, Sonntag, Otzen, Kleinlogel, Bleich, Domke, Wendt.) Mit zahlreichen Abbildungen. Stuttgart 1912, Frankische Verlagshandlung. Preis geh. 2 M., geb. M. 2,80.

Triangulierung einer Stadt. Einführung in die Ausgleichung und Berechnung einer kleinen selbständigen Triangulierung. Von Ingenieur Dr. *H. Löschner*, o. österr. Professor der Geodäsie an der deutschen Franz Josef Technischen Hochschule in Brünn. Mit 11 Textabbildungen. Berlin 1912, Verlag von Paul Parey, Hedemannstrasse 10 und 11.

Kulturwerte der Technik. Festrede zur Feier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers, gehalten am 27. Januar 1912 an der kgl. Technischen Hochschule Hannover. Von *Rob. Otzen*, Professor. Berlin 1912, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 1 M.

Kontor-Handbuch für Baugeschäfte, Architekten und Baumeister. Bearbeitet von *Otto Schmidt*. Sechste, umgearbeitete und vermehrte Auflage. Leipzig 1912, Verlag von J. J. Arnd. Preis geh. 3 M., geb. 4 M.

Technische Tabellen und Formeln. Von Dr.-Ing. *W. Müller*, dipl. Ingenieur am kgl. Materialprüfungsamt zu Gross-Lichterfelde. Mit 106 Figuren. Aus Sammlung Göschen. Leipzig 1912, Verlag von G. J. Göschen. Preis geb. 80 Pfg.

Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911. Mit Inhaltsübersicht und systematischem alphabetisch geordnetem Sachregister. Bern 1912, Druck und Verlag von K. J. Wyss. Preis geb. 2 Fr.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5 Zürich II.

Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.
Geschäftsbericht 1910/11 des Generalsekretärs.**

1. Namensänderung des Eidg. Polytechnikums.

Im letzten Geschäftsberichte über die Amtsperiode 1908/09 (Bulletin 47) anlässlich der letzten Generalversammlung in Neuenburg konnte darauf hingewiesen werden, dass die seit Jahren in Behandlung gewesene Reorganisation des Eidg. Polytechnikums nunmehr durchgeführt worden sei und wenn auch nicht alle Wünsche unserer Gesellschaft hierbei Berücksichtigung gefunden hätten, man mit der getroffenen Lösung der Frage im grossen und ganzen doch zufrieden sein könne. Einem unserer Hauptpostulate, „die Namensänderung des Eidg. Polytechnikums“ war allerdings nicht Folge gegeben worden, doch hat Ihr Ausschuss diese Frage nicht aus den Augen verloren. Nachdem in einer Sitzung des engern Ausschusses vom 24. Oktober und in der Herbstsitzung des Gesamtausschusses vom 30. Oktober 1910 die Frage der Wünschbarkeit der Namensänderung der Eidg. Polytechnischen Schule in Eidg. Technische Hochschule nochmals einlässlich diskutiert worden war, hatte der Vorstand anlässlich der bekannten, im Dezember 1910 erfolgten, vorläufigen Stellungnahme des Ständerates und des Nationalrates in Sachen der Aenderung des Namens des Eidg. Polytechnikums an alle in Deutschland und Oesterreich wohnenden Mitglieder der Gesellschaft ein Rundschreiben (Bulletin 48, Seite 6) gerichtet, um sich bei einer eventuellen Eingabe an die obersten Landesbehörden auf ein möglichst zuverlässiges und umfangreiches Aktenmaterial stützen zu können. Auf Grund der sehr zahlreich eingegangenen Antworten wurde dann vom Vorstande unter Mitarbeit von Ingenieur Carl Jegher ein Memorial ausgearbeitet, welches das Bedürfnis und die Notwendigkeit einer Aenderung der Bezeichnung Eidg. Polytechnische Schule, bzw. Eidg. Polytechnikum in Eidg. Technische Hochschule klar nachweist (abgedruckt 48. Bulletin 1912, Seite 7 bis 20).

Dieses Memorial wurde unterm 30. Januar 1911 unter Beilegung des gesamten Originalaktenmaterials dem Schweiz. Schulrate zuhanden des hohen Bundesrates übermittelt. Das Memorial wurde

ausserdem sämtlichen Mitgliedern des hohen Bundesrates, des Schweiz. Schulrates, einigen Mitgliedern des Ständerates und Nationalrates, sowie den sämtlichen Mitgliedern des Professoren- und Dozenten-Kollegiums des Eidg. Polytechnikums zugestellt und endlich auch sämtlichen Mitgliedern unserer Gesellschaft, die uns durch Beibringung von Aktenmaterial unterstützt hatten.

Die spätere offizielle Stellungnahme des Schweiz. Schulrates und des Lehrerkollegiums (bezüglich Gutachten Bulletin 48, Seite 22 bis 37) deckte sich vollkommen mit den in unserem Memorial vom Januar 1911 gemachten Vorschlägen.

Mit Beschluss des hohen Bundesrates vom 23. Juni 1911 (siehe Bulletin 48, Seite 37 bis 38) ist nun endlich das lang ersehnte Ziel erreicht worden und hat unsere eidg. technische Lehranstalt auch offiziell den ihr gebührenden Titel „Eidg. Technische Hochschule in Zürich“ erhalten.

Die Reglemente und Regulative vom 21. September 1908 werden infolge dieser Namensänderung in mehrfacher Hinsicht wenigstens einer redaktionellen Aenderung bedürfen, und wir werden auch hier unsern Einfluss geltend zu machen suchen, dass bei den offiziellen Berufsbezeichnungen der Absolventen unserer Eidg. Technischen Hochschule die Standesinteressen unserer Mitglieder bestmöglichst gewahrt werden.

In logischer Folge der Namensänderung unserer technischen Alma Mater hat der Ausschuss in seiner Sitzung vom 5. November 1911 beschlossen, die bisherige offizielle Bezeichnung unserer Gesellschaft „Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidg. Polytechnischen Schule in Zürich“ abzuändern in „Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich“, dagegen aber aus praktischen Gründen und namentlich auch mit Rücksicht auf den Sprachgebrauch der französischen und italienischen Schweiz die bisher übliche Abkürzung G. e. P. unverändert beizubehalten.

2. Ausbildung der Konkordatsgeometer.

Die vorstehende Frage ist im letzten Geschäftsbericht (Bulletin 47, Seite 22) bereits berührt worden und es kann ergänzend hierzu mitgeteilt werden, dass unsere Gesellschaft gemeinsam mit dem Schweiz. I. & A.-V. eine Eingabe an das Eidg. Departement des Innern (Bulletin 48, Seite 38 bis 42) richtete, in der unsere Stellungnahme zu dieser Angelegenheit näher dargelegt wurde. Da der Schweiz. Schulrat zu den Vorschlägen und Entwürfen der vorberatenden, vom Departement bestellten Kommission auch noch Stellung zu nehmen hat, ist zu hoffen, dass die Interessen unserer technischen Hochschule, die wir in unserer Eingabe vertreten haben, gegenüber den bisherigen Kommissionsberatungen doch noch bessere Berücksichtigung finden werden.

3. Ferienarbeiten.

Wie aus dem letzten Geschäftsberichte ersichtlich, sind 1910 für die Ingenieurschule, die Architektenschule und die Mech.-Techn. Schule Preisaufgaben ausgeschrieben worden. Da bis zu dem Ende Oktober 1910 stattgehabten Herbstsitzung, in der laut Reglement die neue Kommission für die Ferienarbeiten 1911 bestellt werden sollte, nur eine einzige Arbeit eingegangen war, sah sich der Ausschuss veranlasst, auf Grund einer Vorberatung im engern Ausschuss (24. Oktober 1910) und auf Grund schriftlicher Gutachten der Herren Prof. Gull, Hennings und Stodola zu der Frage der Weiterführung der Institution der Ferienarbeiten Stellung zu nehmen.

Die geringen Erfolge der frühern Jahre haben schon gezeigt, dass auf eine grössere Beteiligung der Studierenden an den Ferienarbeiten wegen Militärdienst, Ferienpraxis, Verarbeitung des gegen früher erheblich umfangreicheren Lehrstoffes der absolvierten Semester, Vorbereitung für Prüfungen usw. zurzeit nicht mehr gerechnet werden kann. Dagegen haben die Resultate der Stellenvermittlung für Ferienpraxis der letzten Jahre gezeigt, dass diese Institution bei den Studierenden Anklang gefunden hat und durch weitem Ausbau dieser Institution das Interesse der Studierenden für die G. e. P. mindestens ebensogut, wenn nicht noch mehr, als bei den Ferienarbeiten geweckt und gefördert werden kann.

Die Wichtigkeit, das Interesse für die G. e. P. bei den aktiven Studierenden zu wecken, ergibt sich aus folgender Zusammenstellung der Anzahl von Eintritt in die Gesellschaft seitens der Studierenden sofort nach Beendigung ihrer Studien an der Eidg. Technischen Hochschule (betr. Ingenieurschule, Bauschule, Mech.-Technische Schule und Chemische Abteilung).

	1906/07	1907/08	1908/09	1909/10	1910/11
Gesamtzahl der Abiturienten . . .	299	298	300	299	302
Eintritt von Abiturienten in die G. e. P.	96	91	94	82	107
Eintritt aus frühern Jahrgängen . .	21	50	27	38	39
Gesamteintritt	117	141	121	120	146

Es treten darnach durchschnittlich einschl. der auf frühere Jahrgänge entfallenden Studierenden mehr als ein Drittel aller Abiturienten der in Frage kommenden Fachschulen jährlich in unsere Gesellschaft ein.

Der Ausschuss beschloss daher, bis auf weiteres die Institution der Ferienaufgaben fallen zu lassen, dagegen aber diejenige der Stellenvermittlung von Ferienpraxis nach Kräften auszudehnen und zu fördern.

Nach Ablauf der Eingabefrist sind dann anfangs November 1910 im ganzen doch acht Ferienarbeiten eingegangen. Diese sämtlichen Eingaben wurden von dem bestellten Preisgericht geprüft und das Resultat dieser Prüfung ist bereits im 48. Bulletin vom Februar 1912 und Protokoll der Ausschusssitzung vom 21. Mai 1911 in der „Schweiz. Bauzeitung“ veröffentlicht worden. An Preisen wurden zusammen 1050 Fr. für sechs Arbeiten ausgerichtet.

4. Ferienpraxis.

Die seit 1907 alljährlich vom Sekretariat an die Hand genommene Stellenvermittlung von Ferienpraxis-Stellungen für die Studierenden findet bei den letztern sehr Anklang und wir dürfen auch für die abgelaufene Amtsperiode, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich, auf ein ganz hübsches Resultat zurückblicken.

Berufsarten	Arbeitgeber			offerierte Stellen			Angemeldete Studierende			Davon wurden platziert		
	1907	1908	1910	1907	1908	1910	1907	1908	1910	1907	1908	1910
Architekten	5	2	4	6	2	4	—	7	5	—	2	3
Bau-Ingenieure	14	20	30	20	34	41	15	51	58	14	33	41
Maschinen-Ingenieure . . .	5	16	23	14	38	37	11	47	45	10	35	37
Kultur-Ingenieure	—	—	3	—	—	3	—	1	4	—	—	3
Chemiker	1	—	3	1	—	4	1	15	16	1	—	4
Pharmazeuten	—	—	2	—	—	2	—	—	3	—	—	2
Landwirte	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—
Förster	—	1	—	—	1	—	—	2	4	—	1	—
	25	39	65	41	75	91	28	123	137	25	71	90

In den beiden Jahren 1910/11 standen uns zusammen also von im ganzen 65 Firmen und Amtsstellen 91 Ferienpraxisstellen zur Verfügung, für welche sich 137 Studierende gemeldet hatten, und von denen 90 platziert werden konnten. Am meisten Schwierigkeit bot die Unterbringung von Chemikern in Ferienpraxisstellen, indem von 16 Angemeldeten nur 4 platziert werden konnten.

Auch dieses Jahr haben wir anfangs Juni die üblichen Zirkulare an die Arbeitgeber erlassen und es sind von uns von 25 Arbeitgebern 54 offene Stellen aufgegeben worden, für welche sich 53 Studierende gemeldet haben. Ueber die definitive Besetzung der diesjährigen Ferienstellen sind die Meldungen noch nicht vollzählig eingegangen, sodass das Resultat noch nicht definitiv festgestellt werden kann. Ausser den Zinsen der Wildstiftung sind im neuen Budget 1912/13 noch extra 500 Fr. ausgeworfen, welche dazu dienen sollen, unbemittelten Studierenden nötigenfalls durch Bezahlung der Reisekosten usw. die Annahme einer Ferienpraxisstelle zu erleichtern. Wir hoffen dadurch die Institution der Ferienpraxis noch weiter zu fördern und damit unsern zukünftigen jungen Kollegen in erhöhtem Masse nützlich sein zu können. Indem wir sämtlichen Firmen und Amtsstellen, die durch Zuweisung von offenen Stellen unsere Bemühungen, den Studierenden zu praktischer Betätigung während der grossen Ferien zu verhelfen, in so weitgehendem Masse unterstützt haben, unsern besten Dank aussprechen, möchten wir für die Zukunft alle unsere Kollegen, die im Falle sind, solche Stellen zu vergeben, höflichst ersuchen, sich der Institution unserer Stellenvermittlung für Ferienpraxis zu erinnern.

5. Stellenvermittlung für Mitglieder der G. e. P.

Im letzten Geschäftsbericht pro 1908/09 mussten wir leider konstatieren, dass das Resultat unserer Stellenvermittlung gegenüber der vorhergegangenen Amtsperiode zurückgegangen war, indem uns zirka ein Drittel weniger offene Stellen gemeldet worden waren. Erfreulicherweise hat sich dies in der abgelaufenen Amtsperiode 1910/11 geändert und es sind uns mehr als die doppelte Zahl von offenen Stellen zur Verfügung gestanden. Infolgedessen war es

uns möglich, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist, auch beinahe doppelt so vielen Kollegen neue Stellen zu vermitteln.

Die Stellenvermittlung umfasste vom 30. April 1910 bis 1. Mai 1912 die Nummern 1624 bis 1782, also 149 Nummern (gegenüber nur 74 der vergangenen Periode, von denen einige zugleich mehrere Stellen erhielten, so dass insgesamt 185 Stellen zur Ausschreibung kamen.

Dementsprechend ist auch die bezügliche Ein- und Ausgangs-Korrespondenz ganz erheblich gewachsen. Die Zahl der versandten Briefe betrug 1451 (gegenüber 980), die der eingegangenen Briefe 1272 (gegenüber 870).

Resultat der Stellenvermittlung 1910/12:

Berufsarten	Mitgeteilte offene Stellen		Besetzt wurden						Diffe- renz
			durch das Bureau		anderweitig		Total		
	1908/10	1910/12	1908/10	1910/12	1908/10	1910/12	1908/10	1910/12	
Architekten	—	11	—	4	—	4	—	8	3
Bau-Ingenieure	37	95	25	53	9	20	34	73	22
Maschinen-Ingenieure	39	65	23	30	12	20	35	50	15
Chemiker	4	11	3	8	—	2	3	10	1
Förster	1	1	—	1	—	—	—	1	—
Fachlehrer	—	2	—	1	—	—	—	1	1
	81	185	51	97	21	46	72	143	42

Die Differenz von 42 Stellen rührt davon her, dass 5 angemeldete Stellen zurückgezogen wurden, 9 zur Zeit der Aufstellung der Tabelle noch nicht erledigt waren und über die restierenden 28 Stellen weder seitens der Herren Arbeitgeber noch der sich meldenden Reflektanten irgendwelche Nachrichten uns zugekommen sind.

Es wäre im Interesse einer richtigen Statistik sehr wünschenswert, dass uns in jedem einzelnen Falle seitens der Arbeitgeber und der betreffenden Kollegen vom Resultat unserer Vermittlung Kenntnis gegeben würde.

Die Grosszahl der ausgeschriebenen und durch unsere Vermittlung besetzten Stellen betrifft, ähnlich wie in früheren Jahren, Bau-Ingenieure und Maschinen- und Elektro-Ingenieure, doch ist es uns gelungen, auch einige Architekten- und Chemikerstellen mit Erfolg zu vermitteln, wenn schon die uns gemeldete Zahl von offenen Stellen dieser Berufsarten leider eine relativ geringe ist.

Wir möchten nicht versäumen, alle unsere Mitglieder und andere interessierte Kreise zu bitten, bei Vergebung von offenen Stellen, sich unserer Stellenvermittlung zu bedienen, um dadurch die Institution unserer Stellenvermittlung, die doch im Interesse unserer Gesellschaft liegt, für unsere Mitglieder recht nutzbringend zu gestalten.

Anschliessend an diese immerhin ganz hübschen Erfolge unserer Stellenvermittlung können wir nicht unerwähnt lassen, dass in letzter Zeit auch seitens des Schweiz. I. & A.-V. der Gedanke aufgenommen worden ist, eine Stellenvermittlung einzurichten. Der

Stellenvermittlung für akademisch gebildete Stellensuchende beabsichtigt man dort auch eine solche für sogenanntes Hilfspersonal, d. h. Techniker und Zeichner, anzugliedern. Das Central-Comité des Schweiz. I. & A.-V. ist nun an den Ausschuss unserer Gesellschaft herangetreten mit der Frage, ob sich nicht auf einer solchen erweiterten Basis für beide Vereinigungen eine gemeinsame Stellenvermittlung schaffen und ausbilden liesse.

Der Ausschuss der G. e. P. hat diese Frage bereits in mehreren Sitzungen besprochen; es sind von den leitenden Organen beider Gesellschaften Abordnungen bestellt worden, welche die Frage der gemeinsamen Stellenvermittlung zu prüfen haben. Die bezüglichen Untersuchungen und Verhandlungen sind noch nicht so weit gediehen, dass der Ausschuss in der Lage wäre, zu dieser Frage schon endgültig Stellung zu nehmen. Wir können uns daher heute noch nicht näher über dieses Projekt äussern.

Dass die jetzige Stellenvermittlung unserer Gesellschaft bei 2572 Mitgliedern von nicht zu unterschätzender Bedeutung für unsere Mitglieder ist, beweist die Tatsache, dass seit Bestehen dieser Institution bis Mai 1912 über 2000 offene Stellen zur Verfügung standen, wovon nachgewiesenermassen etwa 50% (965 Stellen) durch Mitglieder unserer Gesellschaft besetzt werden konnten. Die übrigen 50% dieser offenen Stellen wurden von den Auftraggebern entweder direkt freihändig besetzt, oder sind mangels Benachrichtigung für unsere Statistik unkontrollierbar geblieben.

(Schluss folgt.)

Stellenvermittlung.

On cherche un jeune ingénieur-mécanicien, connaissant les deux langues, pour un bureau technique en Belgique, s'occupant surtout de brevets d'invention ainsi que de l'étude de nouveaux appareils. Il doit avoir de bonnes notions dans toutes les branches et être bon dessinateur. (1803)

Gesucht nach Zürich als Bureauvorsteher ein Maschinen-Ingenieur mit Konstruktionspraxis und Erfahrung im Projektieren von Dampfanlagen. Eintritt baldigst. (1804)

Gesucht junger Elektroingenieur, dessen Muttersprache das Französische ist, für das literarische Bureau einer bedeutenden Fabrik der deutschen Schweiz. Bewerber mit Kenntnissen der deutschen Sprache und der englischen Korrespondenz werden bevorzugt. (1807)

On cherche un ingénieur électro-technicien, comme chef de fabrication pour une fabrique de petits appareils électriques pour l'éclairage des automobiles à Genève. Il doit être bien au courant du calcul et de la construction des magnétos et connaître parfaitement la fabrication mécanique en grande série. (1808)

Gesucht jüngerer Ingenieur, guter Statiker, auf das Konstruktionsbureau einer Tiefbau- und Eisenbetonfirma in einer grösseren Stadt Süddeutschlands. Antritt möglichst bald. (1809)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
15. Sept.	Joh. Hirth, Architekt	Baden (Aargau)	Gipser-, Glaser-, Schreiner- und Schlosserarbeiten für den Schulhaus-Umbau in Bettwil.
16. "	Müller, Schulpräsident	Hettlingen (Zürich)	Ausführung der Maurer-, Schreiner-, Parkett-, Hafner- und Malerarbeiten für die Renovation des ersten Stockes im Schulhaus.
18. "	Kant. Strasseninspektorat	Frauenfeld	Korrektion der Eingangsstrecke der Strecke Fischingen-Mühlrütli.
18. "	Kürsteiner, Ingenieur	St. Gallen	Arbeiten und Lieferungen für die Erweiterung der Wasserversorgung und Hydrantenanlage Schönenberg (Station Kradolf).
18. "	Fässler, Bezirkshauptmann	Steinegg (Appenzell)	Ausführung der Verbindungsstrasse Hirschberg-Oberrietlerstrasse (326 m).
20. "	Hochbaubureau der Rh. B.	Chur, n. Verwalt.-Geb.	Ausführung der Glaser- und Schreinerarbeiten für das neue Maschinen-Depot der Rhätischen Bahn in Samaden.
20. "	Gebrüder Pfister, Architekten	Zürich, Bäregasse	Erd-, Maurer- und Versetzarbeiten für das Brückenhäuschen an der Walchebrücke Zürich.
20. "	Verwall. Geb. Nr. I der S. B. B., Kr. I	Lausanne	Erstellung eines Güterschuppens auf der Station St. Blaise.
21. "	Jaan Danuser	Rüti (Graubünden)	Erstellung eines 4800 m langen Alpweges von Rüti nach Mädrigen.
21. "	Gemeindevorstand	Fetan (Graubünden)	Bau der Stationszufahrtstrasse von der Kommunalstrasse Fetan-Schuls.
23. "	Jak. Brägger, Korporationspräsident	Kugelshofen (Thurgau)	Entwässerungsarbeiten in Kugelshofen bei Lanzenneunforn mit 12200 m Draingräben.
23. "	Schäfer & Risch, Architekten	Chur	Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten, Zentralheizung und Warmwasseranlage im Sanatorium Altein, Arosa.
25. "	Chr. Gafner, Präs. d. Strassenkom.	Beatenberg (Bern)	Korrektion der Beatenbergstrasse.
3. Oktober	Streiff & Schindler, Architekten	Zürich	Zimmer-, Spengler-, Dachdecker-, Verputz- und Gipserarbeiten, Wasser- und Gasanlage, Kläranlage, elektrische Beleuchtung, Schwachstromanlage der Töcherschule auf der hohen Promenade.
31. "	Brückenbaubureau des Obering. d. S. B. B., Kr. III	Zürich III, Kasernenstrasse 101	Lieferung eines neuen Perrondaches für den Bahnhof Baden.